



VW Tiguan Allspace 2.0 TDI SCR R-Line 4MOTION DSG

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (147 kW/200 PS)

Ein Jahr nach dem „normalen“ Tiguan erfährt auch der Tiguan Allspace zur Mitte des Produktzyklus eine Modellpflege. Bislang fand die Langversion des Tiguan seit ihrem Erscheinen 2017 weltweit mehr als 1,5 Mio. Käufer. Damit kommt der Allspace auf einen Anteil an der Tiguan-Baureihe von 55 Prozent und übertrumpft damit die hierzulande weitaus beliebtere Kurzversion.

Neben den üblichen Retuschen an der Karosserie wie neu gestalteten Stoßfängern und Leuchten haben die Wolfsburger besonders das Bediensystem überarbeitet. Das Kombiinstrument ist nun stets als digitales Display ausgeführt, es kommt die neueste Version des VW-Infotainmentsystems (MIB 3) zum Einsatz und die Klimabedieneinheit wird nun über Touchflächen anstatt Drehregler und konventioneller Tasten gesteuert. Beim getesteten R-Line-Modell sind zudem die Bedienelemente des Multifunktionslenkrad mit den berührungssensitiven Bedienflächen ausgeführt. Das sieht alles sehr modern und schick aus, die Handhabung damit hat allerdings zur Folge, dass die Bedienzeiten vergleichsweise lang ausfallen und es immer wieder zu Fehlbedienungen kommt – hier hat VW den Tiguan Allspace tatsächlich „verschlimmbessert“. An den bekannten Stärken des in Mexiko gefertigten SUV hat sich allerdings nichts geändert: Der optional siebensitzige Fünftürer überzeugt mit seinem großen und variablen Innenraum, ausgewogenen Fahreigenschaften und dem hohen Sicherheitsniveau. Unter der Haube des Testwagens steckt der 200 PS starke Zweiliter-Turbodiesel, der den Allradler souverän motorisiert. Die Schadstoffemissionen befinden sich auf niedrigem Niveau, der Verbrauch fällt aufgrund der SUV-bedingten Nachteile (hohes Gewicht, schlechte Aerodynamik, Allradantrieb) mit ermittelten 6,6 l/100 km recht hoch aus. **Konkurrenten:** u. a. Hyundai Santa Fe, KIA Sorento, Peugeot 5008, Seat Terraco, Skoda Kodiaq.

- +** großzügiger und variabler Innenraum, gute Fahrleistungen, kurzer Bremsweg, hohe Anhängelast, geringe Schadstoffemissionen
- Touchscreen und Klimabedienung ohne Drehregler und Tasten, erhöhter Verbrauch, hoher Anschaffungspreis

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,2**

AUTOKOSTEN **3,4**

Zielgruppencheck

	Familie	2,5
	Stadtverkehr	3,9
	Senioren	2,4
	Langstrecke	2,5
	Transport	2,0
	Fahrspaß	2,7
	Preis/Leistung	2,8

Ecotest **★★★★☆**

2,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,3 Verarbeitung

⊕ Die Karosserie des Kompakt-SUV ist sorgfältig gefertigt und sauber verarbeitet. Die Kunststoffbeplankungen an den Radläufen können zumindest teilweise das Blechkleid schützen. Die Motorhaube wird von einer Gasdruckfeder angehoben und offen gehalten. Den Unterboden hat VW gut geschützt und in weiten Teilen verkleidet, nur im hinteren Bereich ist er etwas zerklüftet.

Im Innenraum setzt sich die sorgfältige Verarbeitung fort, alles

sitzt fest und gibt auch auf schlechten Straßen keine Geräusche von sich. Allerdings hält man sich mit der Veredelung vieler Materialien zurück, geschäumte Kunststoffe finden sich nur oben am Armaturenbrett und am oberen Bereich der vorderen Türverkleidungen. Sonst dominiert allerdings harter Kunststoff – mit einer Ausnahme: die Türfächer sind in weiten Teilen mit Teppich ausgeschlagen.

2,8 Alltagstauglichkeit

Mit 4,73 m Länge und 2,11 m Breite (inklusive Außenspiegel) ist der Tiguan Allspace ein sehr stattliches SUV. Der recht große Wendekreis von 11,9 m macht den Wagen nicht handlicher. Mit dem 58 l großen Kraftstofftank lassen sich auf Basis des ADAC Ecotest-Verbrauchs von 6,6 l/100 km bis zu 875 km zurücklegen.

⊕ In Verbindung mit dem Allradantrieb eignet sich der Tiguan Allspace hervorragend als Zugfahrzeug. Er kann bis zu 2,5 t an den Haken nehmen, sofern der Anhänger über eine eigene Bremse verfügt; ungebremst darf er maximal 750 kg wiegen. Als maximale Stützlast gibt VW 100 kg frei, was auch

für einen Fahrradträger mit zwei Pedelecs reicht. Auf der serienmäßigen praktischen Dachreling können Lasten bis zu 75 kg befestigt werden. Im Falle des Testwagens ist eine maximale Gesamtzuladung von 640 kg möglich – für vier Erwachsene samt reichlich Gepäck genügt das leicht. Als R-Line ist der Tiguan mit selbstversiegelnden Reifen (Airstop) ausgestattet, gegen Aufpreis sind ein Notrad (dann sind Wagenheber und Radmutterenschlüssel ebenso dabei) sowie ein Reifenpannenset erhältlich.

⊖ Der AdBlue-Tank ist mit 12 l recht knapp bemessen.

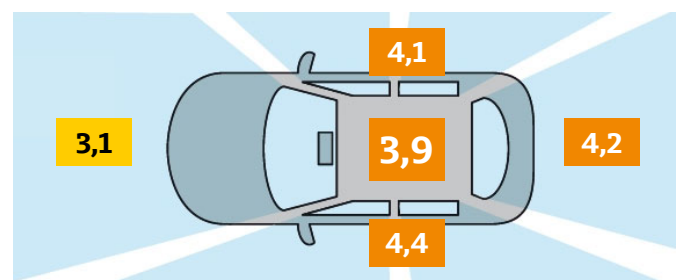
2,4 Licht und Sicht

Bei der Rundumsichtmessung schneidet der Tiguan Allspace noch zufriedenstellend ab. Hauptkritikpunkte sind die breiten D-Säulen, die die Sicht nach schräg hinten schmälern. Immerhin kann man die Kopfstützen weitgehend aus dem Sichtfeld versenken. Kleine Personen oder niedrige Gegenstände vor dem Auto sind mäßig gut zu sehen, hinter dem Fahrzeug sogar sehr schlecht – die optionale Rückfahrkamera empfiehlt sich also durchaus. Gegen höheren Aufpreis kann man die Rückfahrkamera um drei weitere Kameras ergänzen, die dann einen

elektronisch generierten Rundumblick um das Auto ermöglichen.

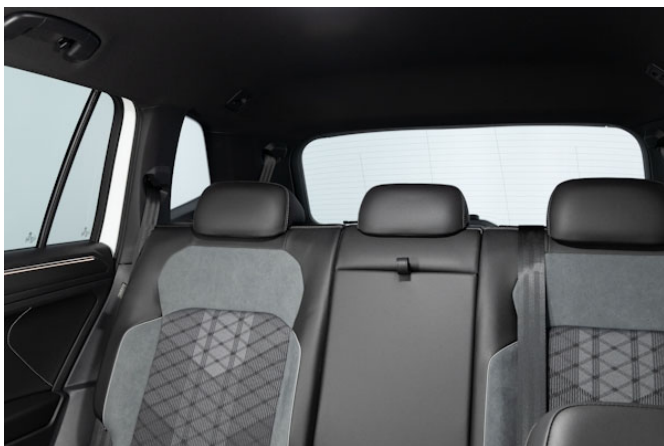
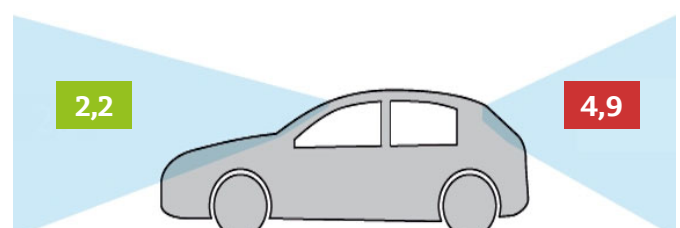
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Trotz des zusätzlichen Fensters zwischen C- und D-Säule ist die Sicht nach schräg hinten erheblich eingeschränkt.

⊕ Serie sind Parksensoren an Front und Heck, die sich um einen Parkassistenten erweitern lassen – für zusätzliches Geld, versteht sich. Der Fahrer sitzt SUV-typisch erhöht und hat damit einen guten Blick auf den umliegenden Verkehr. Seit dem Facelift sind alle Tiguan Allspace serienmäßig mit LED-Scheinwerfern und statischem Fernlichtassistenten ausgestattet, mit der Ausstattung R-Line verfügt der Tiguan zudem über das Matrix-Lichtsystem „IQ Light“, das über Abbiege-, Kurven- und Schlechtwetterlicht sowie einen

dynamischem Fernlichtassistenten verfügt. Das Scheinwerfersystem überzeugt nachts mit einer hellen und homogenen Fahrbahnausleuchtung. Die Scheinwerferreinigungsanlage ist im Zuge des Facelifts leider dem Rotstift zum Opfer gefallen. Der Innenspiegel blendet bei störendem Licht von hinten automatisch ab, für die Außenspiegel ist diese Funktion nicht erhältlich; einen asphärischen Bereich, der den Blick nach schräg hinten verbessert, gibt es nur für den linken Außenspiegel.

2,1 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Ein- und Ausstieg gelingt dank der großen Türausschnitte sowie der SUV-typisch erhöhten Sitzposition (Fahrsitz 57 cm über der Fahrbahn, Sitzfläche dabei ganz nach unten gestellt) einfach und bequem. Einzig der ebenfalls hoch positionierte Schweller beeinträchtigt das Ein- und Aussteigen etwas. Dank der kräftig ausgeführten Arretierungen bleiben die Türen auch an Steigungen zuverlässig offen, vorn wie hinten gibt es je drei Haltepositionen. Die Haltegriffe über den äußeren Sitzplätzen erleichtern das Ein- und Aussteigen. Ist es dunkel, aktiviert sich bei Bedarf die Umfeldbeleuchtung am Auto, die u. a. Lichtspots unter den Außenspiegeln umfasst (Option).

⊖ Der Tiguan ist gegen Aufpreis mit einem schlüssellosen Zugangs- und Startsystem ausgestattet. Das System funktioniert insgesamt gut, besitzt aber einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden.

Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



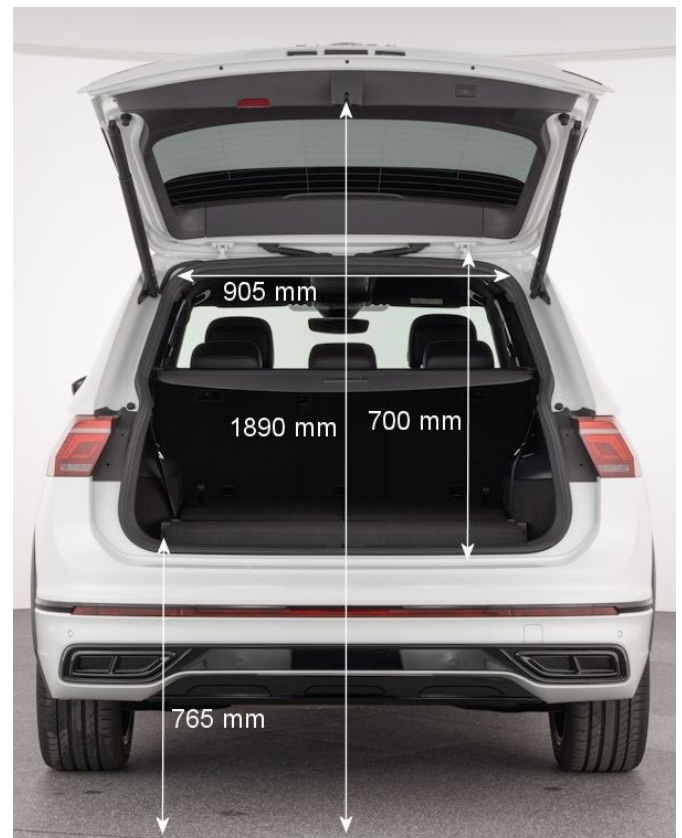
Bei voller Besetzung schrumpft der sonst großzügige Kofferraum mit 180 l Volumen auf Kleinwageniveau.

2,0 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Gepäckraum fasst unter der Kofferraumabdeckung 455 l. Rollt man die Abdeckung ein und nutzt den Stauraum bis zum Dach, erweitert sich das Volumen auf üppige 725 l. Alternativ kann man in dieser Konfiguration auch 13 Getränkekästen unterbringen. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Raum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis zu 855 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Stauraums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.545 l Volumen verfügbar. Sind die beiden Sitze der dritten Reihe aufgeklappt, finden lediglich 180 l dahinter Platz.

2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, ein elektrischer Antrieb ist serienmäßig an Bord. Gegen Aufpreis lässt sich diese Funktion um berührungsloses Öffnen und Schließen ergänzen, wobei diese auf einen Fußkick unter das Fahrzeugheck reagiert. Erst gut 1,90 m große Personen müssen sich um ihren Kopf Sorgen machen, denn



Mit ca. 77 cm liegt die Ladekante auf recht hohem Niveau.

die Klappe schwingt weit genug nach oben. Sehr große Menschen sollten auf das etwas abstehende Schloss achten, das immerhin mit Kunststoff ummantelt ist. Die Ladekante liegt 77 cm über der Straße und damit ziemlich hoch. Beim getesteten Siebensitzer befinden sich Ladekante

und Ladeboden auf einer Ebene, was das Be- und vor allem das Entladen erleichtert. Insgesamt ist der Kofferraum gut nutzbar und hat ein praktisches Format. Das Ladeabteil wird sogar von drei Lampen ausgeleuchtet, eine davon kann als praktische Taschenlampe entnommen werden.

1,5 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehnen sind dreigeteilt klappbar. Die Sitzbank kann man zweigeteilt in Längsrichtung verschieben und die Lehnen ebenso zweigeteilt in ihrer Neigung einstellen. Das Umklappen der Lehnen gelingt einfach über eine Schlaufe unten am Sitz oder vom Kofferraum aus über seitliche Hebel.

Links und rechts gibt es zwei Seitenfächer für kleines Gepäck, an beiden Seitenwänden jeweils einen Taschenhaken. Die Beifahrersitzlehne lässt sich im Tiguan R-Line serienmäßig komplett umklappen, wodurch sehr lange Gegenstände transportiert werden können.

2,2 INNENRAUM

2,4 Bedienung

⊕ Die gute Ergonomie ergibt sich u. a. durch die passende Anordnung des Lenkrads (mit großem Einstellbereich), der Pedale und des Getriebewählhebels zueinander. Auch die Anordnung der Knöpfe und Schalter, ihre Gruppierung nach Funktionen (z. B. Klimatisierung und allgemeine Fahrzeugfunktionen) und die komplette Beleuchtung der Bedienelemente (mit Ausnahme der Lüftungsdüsen) tragen dazu bei. Die beim Basis-Tiguan serienmäßigen analogen Instrumente werden ab der Ausstattung Elegance durch ein großes TFT-Display ersetzt, das in seinen Designs ein wenig angepasst werden kann, in manchen Konfigurationen auf den ersten Blick jedoch überladen wirkt. Die Ablesbarkeit ist tagsüber wie nachts einwandfrei. VW gibt sich ganz offensichtlich Mühe, die Bedienung seiner Fahrzeuge einfach und gut beherrschbar zu gestalten (Ausnahmen siehe Minuspunkt); kleine Hinweise wie das Handy nicht zu vergessen oder Tipps, welche Einstellungen die Musik vom Handy im Fahrzeug am besten zu Geltung bringen, gehören auch dazu. Die vier elektrischen Fensterheber verfügen allesamt über Abwärts- und Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz. Optional kann der Fahrersitz elektrisch eingestellt werden.

⊖ Beim Top-Infotainmentsystem Discover Pro verzichtet VW auf Hardwaretasten und Drehregler, stattdessen gibt es wenige Sensortasten und eine Gestensteuerung. Letztere versteht nur „links oder rechts wischen“ und funktioniert wenig zuverlässig, ihr Mehrwert ist dadurch sehr überschaubar. Weitere Nachteile: die Ansteuerung der Funktionsbereiche erfordert jetzt immer mindestens zwei Bedienschritte (über Menü-Taste), die Lautstärke kann nicht mehr „mit einem Dreh“ geändert werden und die Hochglanz-Bildschirmfläche stellt jeden Fingerabdruck zur Schau. Einfacher zu handhaben ist das kleinere Navi Discover Media,

das über Funktionstasten und Drehregler verfügt. In beiden Fällen kritikwürdig ist hingegen die recht tiefe Positionierung des Zentraldisplays, die eine merkliche Blickabwendung vom Verkehrsgeschehen zur Folge hat.

Das Klimabedienteil wurde im Zuge des Facelifts von konventionellen Tasten auf Slider und berührungssensitive Tastflächen umgestellt, gleiches gilt für das Multifunktionslenkrad (nur bei Tiguan R-Line). Beide Änderungen stellen sich im täglichen Umgang als Verschlimmbesserung heraus. Auch wenn die berührungssensitive Technik mittlerweile gut funktioniert, gelingt der Umgang mit konventionellen Tasten und Drehreglern dennoch intuitiver, schneller und sicherer.

Kritik verdient auch das Multifunktionslenkrad, bei dem anstelle von konventionellen Tasten berührungssensitive Tastflächen zum Einsatz kommen. Sie ermöglichen die



Die Verarbeitungsqualität ist auf gewohnt hohem Niveau, die Materialanmutung erreicht dieses jedoch nicht an jeder Stelle. Die Bedienung ist zwar generell funktionell, das weiter entwickelte Bediensystem kann jedoch aufgrund des Fehlens von konventionellen Drehreglern und Tasten nicht wirklich überzeugen.

Steuerung verschiedener Funktionen (Assistenten, Medien) und klicken als Ganzes bei stärkerem Druck, um ein haptisches Feedback zu geben. Zusätzlich kann man horizontal über sie wischen, um beispielsweise die Lautstärke zu regeln. Es funktioniert, allerdings bei weitem nicht so schnell und genau

wie mit einer konventionellen Taste oder – noch besser – mit einem Drehregler. Die Gestensteuerung am Infotainmentmonitor versteht nur links und rechts und ist eigentlich kaum der Rede wert.

2,2 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Tiguan R-Line ist serienmäßig mit einem Radio inklusive digitalem Radioempfang (DAB+), Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming, zwei USB-C-Anschlüssen sowie Apple CarPlay und Android Auto ausgestattet. Optional sind zwei Navigationssysteme erhältlich, die auch eine Sprachbedienung beinhalten. Ebenfalls gegen Aufpreis sind ein Premium-Soundsystem sowie eine induktive Ladefunktion für das Smartphone

erhältlich. Echtzeit-Verkehrsinformationen und weitere Online-Funktionen kann man mit den Konnektivitätspaketen ordern. Die 12-V-Steckdosen vorn, hinten und im Kofferraum sind Serie, eine 230-V-Steckdose für den Kofferraum findet sich in der Optionsliste.

⊖ AUX- und SD-Anschluss sowie ein CD-Laufwerk sind mittlerweile nicht mehr für den Tiguan Allspace erhältlich.

2,0 Raumangebot vorn

⊕ Das Raumangebot vorn ist gut – die Beinfreiheit reicht für 1,95 m große Personen, die Kopffreiheit fällt noch großzügiger aus, denn erst 2,15-m-Riesen würden am Dachhimmel eventuell anecken. Das Raumgefühl ist trotz des beim R-Line

dunklen Dachhimmels großzügig. Ordert man das optionale Panoramaschiebedach, hat man mehr Helligkeit im Innenraum und einen tollen Ausblick gen Himmel.

2,0 Raumangebot hinten

⊕ Üppig Platz gibt es auch in Reihe zwei. Hier reicht sowohl die Kopf- als auch die Beinfreiheit für Insassen bis zu einer Größe von rund zwei Metern, wenn die vorderen Sitze für 1,85 m große Menschen eingestellt sind. Das Raumgefühl ist auch dank der großen Fensterflächen angenehm.

⊖ Die dritte Sitzreihe taugt nur für Kinder. Erwachsenen ist, wenn sie dort überhaupt Platz finden, der Aufenthalt nur für kurze Strecken zuzumuten.



Auf der zweiten Sitzreihe finden sogar Personen bis zu einer Körpergröße von 2,0 m Platz. Ganz hinten geht es dagegen bedeutend enger zu.

Handschuhfach fällt etwas klein aus und ist zudem nicht abschließbar, aber beleuchtet und klimatisiert.

1,9 Innenraum-Variabilität

⊕ Dank der geteilt klappbaren, längsverschiebbaren und neigungsverstellbaren Rückbank schneidet der Tiguan Allspace bei der Variabilität gut ab. Vorn wie hinten finden sich zahlreiche und gut nutzbare Ablagemöglichkeiten. Ohne Panoramaschiebedach stehen zwei große Fächer zum Herunterklappen am Dachhimmel zur Verfügung. Allein das

2,0 KOMFORT

2,0 Federung

⊕ Für den Tiguan gibt es optional die adaptive Dämpferregelung DCC, mit der der Testwagen ausgestattet ist. Diese bietet dem Fahrer die Wahl zwischen drei verschiedenen Modi (Comfort, Normal und Sport). Die Dämpfercharakteristik

jedes einzelnen Rades wird permanent an die aktuelle Fahr situation und Fahrbahnbeschaffenheit angepasst. Der Federungskomfort ist angenehm und ausgewogen. Die Unterschiede zwischen den Modi sind spürbar, dennoch wird

der Tiguan weder im Sport-Modus unangenehm straff noch fallen die Aufbaubewegungen im Comfort-Modus zu stark aus. Im Normal-Modus ist das Fahrwerk harmonisch abgestimmt. Die Aufbaubewegungen halten sich trotz des recht hohen Aufbaus in Grenzen, gleichzeitig werden Unebenheiten ordentlich geschluckt. Negativ bemerkbar machen sich allerdings die optionalen 20-Zoll-Räder, die dafür sorgen, dass

speziell Einzelhindernisse sowie Querfugen eine Spur zu deutlich zu den Insassen durchkommen. Außerorts und auf der Autobahn macht das Fahrwerk seine Sache hingegen richtig gut. Hindernisse, wie Geschwindigkeitsschwellen schluckt das Fahrwerk dank der recht langen Federwege sehr gut.

2,4 Sitze

⊕ Der Tiguan R-Line ist mit manuell verstellbaren Sitzen ausgestattet, die vielfältig einstellbaren ergoActive-Sitze sind nicht zu haben. Die Sitze verfügen über manuelle 2-Wege-Lordosenstützen. Abgesehen von der Höhen-, Längs- und Neigungsverstellung der Lehne bieten sie keine weiteren Einstellmöglichkeiten. Die Konturen von Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angenehm, es ergibt sich ein passender Seitenhalt, ohne die Insassen einzuengen. Die serienmäßige Mittelarmlehne kann längs und in der Höhe justiert werden. Die Armauflagen in den Türen sind vorn wie hinten gerade noch ausreichend gepolstert, dünner darf die Polsterung aber nicht mehr werden.

Hinten geht es wie üblich weniger komfortabel zu, allerdings gehört die Rückbank im Tiguan zu den bequemeren in seiner

Klasse. Denn die neigungsverstellbare Lehne und längsverschiebbare Sitzfläche bieten eine passable Konturierung und eine gute Sitzposition, auch weil man mit einem angenehmen Kniewinkel sitzen kann. Allerdings nur auf den beiden äußeren Sitzen, in der Mitte hockt man auf einer strafferen Polsterung und muss sich den Fußraum mit dem voluminösen Mitteltunnel teilen.

⊖ Die optional erhältlichen ausklappbaren Sitze in der dritten Sitzreihe sind nur für kürzere Strecken zu empfehlen. Aufgrund der geringen Beinfreiheit und des spitzen Kniewinkels finden Erwachsene dort keine angenehme Sitzposition vor.

2,8 Innengeräusch

Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit von 130 km/h herrscht im Innenraum ein Geräuschpegel von 68,3 dB(A) – das ist ein zufriedenstellender Wert. Den Motor hört man im Innenraum,

wenngleich nicht laut, sondern eher kernig vor sich hin grummelnd. Ansonsten tragen allgemeine Fahr- und leichte Windgeräusche zur Geräuschkulisse bei.

1,3 Klimatisierung

⊕ Der Tiguan R-Line ist serienmäßig mit einer Dreizonen-Klimaautomatik ausgestattet, wobei sich nur die Temperatur in diesen Zonen (vorn links und rechts sowie hinten) unabhängig voneinander einstellen lässt, bei der Gebläsestärke und der Luftverteilung muss man sich gemeinsam arrangieren. Die Intensität des Automatikmodus kann dabei variiert werden. Eine Umluftautomatik inklusive

Luftgütesensor ist ebenso Teil der Klimaautomatik. Serienmäßig gibt es eine Lenkrad- und Sitzheizung vorn. Beheizbare äußere Fondsitze, getönte Scheiben ab der B-Säule, eine Standheizung inklusive Fernbedienung sowie eine drahtlos beheizbare und infrarot-reflektierende Windschutzscheibe sind optional verfügbar.

1,8 MOTOR/ANTRIEB

1,8 Fahrleistungen

⊕ Der 200-PS-TDI ist der Top-Diesel im Tiguan-Programm, nachdem der 240 PS starke Bi-TDI mit zweistufiger Aufladung im Zuge des Facelifts gestrichen wurde. Die aktuelle Entwicklungsstufe ist um 10 PS erstarkt, das Drehmoment beträgt weiterhin 400 Nm. Die Fahrleistungen fallen dementsprechend flott aus. Der Zwischenspur von 60 auf 100 km/h ist in 5,1 s erledigt. Auch von 15 auf 30 km/h geht es im

Handumdrehen, etwas über eine Sekunde wird dafür benötigt. Der Turbodiesel motorisiert den Tiguan sehr souverän und bietet stets genügend Kraftreserven, was die Werksangabe von 0 auf 100 km/h (7,8 s) sowie die angegebene Höchstgeschwindigkeit von 216 km/h untermauern.

2,5 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Dieselmotor legt eine ordentliche Laufkultur an den Tag, er läuft recht kultiviert und ist ein angenehmer Begleiter im Alltag. Man spürt oft leichte Vibrationen im Lenkrad, welche unterhalb von 2.000 1/min auftreten. Sie sind nicht wirklich erheblich, aber die Benziner machen das in der Regel besser. Brummig oder dröhnig zeigt sich der TDI nicht wirklich, er ist jedoch immer präsent, weil er nicht besonders leise läuft.

Die stärkste Ausbaustufe des Zweiliter-TDI baut sein maximales Drehmoment von stattlichen 400 Nm etwas später und nicht ganz so harmonisch auf wie die schwächere 150-PS-Version, dafür bleibt das Drehmoment über einen längeren Bereich erhalten (1.750 bis 3.500 1/min), der Diesel wirkt dadurch drehfreudiger.

1,5 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Tiguan mit dem 200-PS-TDI ist ausschließlich mit Doppelkupplungsgetriebe erhältlich. Das Direktschaltgetriebe (DSG) hat sieben Gänge und wechselt diese meist unauffällig und komfortabel, lässt sich bei Beschleunigungswünschen des Fahrers mitunter aber etwas Zeit zum Sortieren der Gänge. Dank der im Ölbad laufenden Kupplungen funktioniert auch die Kriechfunktion gut, sodass das Getriebe auch für den Anhängerbetrieb geeignet ist. Die Gänge lassen sich bei Bedarf

auch über die Lenkradwippen oder den Wählhebel durchschalten. Der höchste Gang ist lang übersetzt, bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit rund 2.000 1/min – dank seines angemessenen Drehmoments kommt der TDI damit trotzdem gut zurecht. Die serienmäßige Autohold-Funktion arbeitet ebenso unauffällig und problemlos wie das Start-Stopp-System.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,0 Fahrstabilität

⊕ Der VW Tiguan Allspace bietet einen guten Geradeauslauf und zeigt sich spurstabil. Provoziert man beispielsweise einen Lastwechsel in einer Kurve, regelt das ESP effektiv und hilft, die Spur zu halten. Aufbaubewegungen fallen für ein SUV angemessen moderat aus. Im ADAC Ausweichtest schlägt sich der Wolfsburger gut: Hier kommt ihm sicher die optionale Sportbereifung (Continental SportContact 5 der Dimension 255/40 R20) zu Gute, die ein hohes Gripniveau bietet. In einer simulierten Gefahrensituation greift das elektronische Stabilitätsprogramm effektiv ein, wodurch der Tiguan Allspace viel Geschwindigkeit abbaut. Die Lenkbarkeit bleibt dabei, im Gegensatz zu manchem Konkurrenten, stets erhalten. Versucht man das SUV mit weniger Lenkwinkel dynamischer durch den Slalomparcours zu dirigieren, greift im

Grenzbereich ebenfalls das konservativ abgestimmte ESP ein und bringt das nach außen drängende Heck wieder auf Kurs. Keine Frage, hier stand vollkommen zurecht eher die Fahrsicherheit als die Fahrdynamik im Vordergrund. In Anbetracht dessen lässt sich der VW – zumindest mit dieser Bereifung – erstaunlich flott bewegen.

Zu forsch angegangene Kurven quittiert der VW mit Untersteuern, die möglichen Kurvengeschwindigkeiten sind durchaus beachtlich. Die Traktion ist dank des automatisch zuschaltenden Allradantriebs sehr gut. In den meisten Fahrsituationen ist der Tiguan Allspace als Fronttriebler unterwegs und verbraucht dadurch nicht unnötig Sprit. Darüber hinaus unterstützt beim 4Motion abseits befestigter Straßen der Bergabfahrassistent den Fahrer.

1,8 Lenkung

⊕ Der Testwagen ist mit der optionalen Progressivlenkung ausgestattet. Mit ihr wird der Lenkaufwand beim Abbiegen oder beim Rangieren geringer, ohne dass die Lenkung um die Mittellage empfindlicher würde – erreicht wird dies über eine variable Übersetzung in Abhängigkeit des Lenkeinschlags. Die Lenkkräftenunterstützung kann je nach Fahrerwunsch angepasst werden. In der Normal-Stellung bietet die Lenkung eine angemessene Rückmeldung, die Mittelstellung ist ausreichend klar definiert. Der Tiguan lässt sich zielsicher über

kurvige Landstraßen dirigieren, da sich der nötige Lenkwinkel vor der Kurve gut abschätzen lässt. Die direkte Übersetzung der Progressivlenkung fällt positiv auf, von Anschlag bis Anschlag sind nur etwa 2,2 Lenkradumdrehungen nötig. Manchem Fahrer kommt die Sport-Stellung eher entgegen, da in diesem Fall die Lenkunterstützung etwas reduziert wird und somit die Lenkkräfte höher sind. Praktisch, wenn man die Wahl hat.

2,5 Bremse

⊕ Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Tiguan Allspace durchschnittlich nur 34,9 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen). Das ist nicht nur für ein SUV ein guter Wert. Die Bremsanlage zeigt sich dabei selbst bei hoher Belastung standfest. Am Ansprechverhalten der Bremse ist nichts auszusetzen, sie lässt sich überdies gut dosieren.

1,7 SICHERHEIT
























1,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Für den Tiguan gibt es viele Assistenzsysteme, wovon das Kompakt-SUV einige serienmäßig mitbringt – beispielsweise den hilfreichen Notbremsassistenten mit Abstands- und Kollisionswarnung sowie die automatische Distanzregelung ACC, die dank des leistungsstarken Radars bis 210 km/h arbeitet. Das optionale „Fahrerassistenzpaket Plus“ enthält unter anderem einen Notfallassistenten, einen Totwinkelwarner samt Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren sowie eine Verkehrszeichenerkennung. Der ebenfalls enthaltene Geschwindigkeitsassistent (ISA) lässt die erkannten Geschwindigkeitslimits sowie die Informationen des Navigationssystems in die Geschwindigkeitsregelung einfließen. Ein direkt messendes Reifendruck-Kontrollsystem und ein Head-up-Display (allerdings nur über eine kleine ausfahrbare Kunststoffscheibe vor dem Fahrer) sind gegen Aufpreis erhältlich.

1,2 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Tiguan hohe 96 Prozent der möglichen Punkte (Test 06/2018; bestätigt 10/2020) und kommt insgesamt auf die Maximalausbeute von fünf Sternen – der Allspace sollte ähnlich gut abschneiden. Er ist serienmäßig mit Front-, Seiten- (vorn und hinten) sowie durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Darüber hinaus zählt ein Knieairbag für den Fahrer zur Standardausstattung. Gegen Aufpreis hat der Tiguan ein proaktives Insassenschutzsystem an Bord. Bei einer sehr starken Bremsung bzw. bei einem instabilen Fahrzustand (z. B. Schleudern) werden dann automatisch die Sicherheitsgurte der vorderen Insassen vorgespannt sowie je nach Situation auch die Seitenscheiben und – falls vorhanden – das Schiebedach geschlossen, um bei einem Unfall größtmöglichen Schutz zu bieten. Die Kopfstützen lassen sich vorn (bis ca. 1,95 m Körpergröße) weit herausziehen und sind nahe am Kopf positioniert. Dadurch können sie bei einem Heckaufprall optimal wirken. Die hinteren Kopfstützen bieten immerhin bis 1,75 m Größe guten Schutz. Die vorderen Insassen werden ermahnt, sich anzuschallen, der Anschnallstatus der Fondinsassen wird

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	Option
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie/Option

dem Fahrer im Kombiinstrument angezeigt; wird ein Gurt während der Fahrt gelöst, ertönt ein Warnsignal. Der Tiguan ist serienmäßig mit einer Multikollisionsbremse ausgestattet. Im Falle eines Unfalls wird automatisch die Fahrzeugbremse aktiviert, um nach dem ersten Aufprall möglichst viel

Restgeschwindigkeit abzubauen und somit die Gefahr einer schweren Zweitkollision zu verringern. Eine eCall-Funktion mit automatischem Notruf ist ebenfalls bei jedem Tiguan dabei.

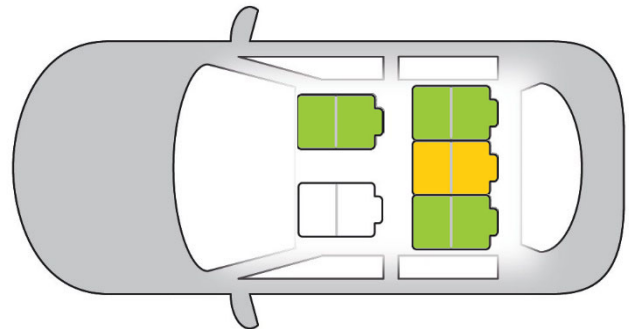
2,6 Kindersicherheit

Trotz der Größe lassen sich im Fond nur zwei Kindersitze gleichzeitig befestigen. Laut Bedienungsanleitung eignen sich sowohl der Beifahrersitz als auch die Rückbank in reihe zwei zur Befestigung universeller Kindersitze aller Altersgruppen. In der optionalen dritten Sitzreihe dürfen nur bestimmte, einer Spezifikation entsprechende Sitze verwendet werden.

montieren. Dort lässt sich die Kopfstütze nicht ausbauen, sodass der Kindersitz an dieser ansteht.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

sehr gut (0,6 – 1,5) gut (1,6 – 2,5) befriedigend (2,6 – 3,5)
 ausreichend (3,6 – 4,5) mangelhaft (4,6 – 5,5)

⊕ Im Bereich Kindersicherheit erreicht der Tiguan 84 Prozent der möglichen Punkte (Test: 06/2016; bestätigt 07/2021), der Allspace sollte ähnlich gut abschneiden. Die beiden äußeren Sitze haben Isofix-Haken, die auch ohne Einsteckhilfen gut erreichbar sind. Ebenso lassen sich Kindersitze auf diesen Plätzen mit den Gurten befestigen. Der Beifahrerairbag lässt sich mit dem Schlüssel deaktivieren, dann kann man auf dem Beifahrerplatz auch rückwärtsgerichtete Kindersitze montieren. Hohe Kindersitze lassen sich auf den Fondplätzen problemlos, auf dem Beifahrerplatz aber nur bedingt

Er bringt einen Notbremsassistenten mit Fußgänger-Erkennung serienmäßig mit, womit ein Zusammenstoß vermieden oder zumindest in seiner Schwere abgemildert werden kann.

3,0 Fußgängerschutz

Der Tiguan schneidet beim Euro NCAP Crashtest im Bereich Fußgängerschutz zufriedenstellend ab und kann 72 Prozent der möglichen Punkte erreichen (Test 06/2018; bestätigt 10/2020).

3,1 UMWELT/ECOTEST

4,5 Verbrauch/CO2

⊖ Das Mittelklasse-SUV bringt mit mehr als 1,8 Tonnen schon leer reichlich Gewicht auf die Waage. Und so verwundert es auch nicht, dass der Wolfsburger beim Verbrauch keinen Blumentopf gewinnen kann. Neben der SUV-typisch mäßigen Aerodynamik wirkt sich auch der Allradantrieb negativ auf die Effizienz des Antriebs aus. Im ADAC Ecotest kommt der Wolfsburger auf einen Durchschnittsverbrauch von 6,6 l Diesel pro 100 km. Die CO₂-Bilanz im ADAC Ecotest beträgt 205 g/km. Das reicht leider nur für 15 von 60 möglichen Punkten in diesem Bereich. Innerorts verbraucht der VW 6,4 l, außerorts 5,9 l und auf der Autobahn 7,9 l Diesel pro 100 km.

Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	6,4	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,9	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,9	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,6	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,6 Schadstoffe

⊕ Der überarbeitete Tiguan Allspace ist mit der Twindosing-Technologie ausgestattet, bei der durch zwei hintereinander angeordnete SCR-Katalysatoren AdBlue (Harnstofflösung) ins

Abgas eingespritzt und die NO_x-Emissionen dadurch noch wirksamer als bisher reduziert werden. Damit bleibt der VW

deutlich unter den Grenzwerten, nur bei hoher Lastanforderung im sehr anspruchsvollen ADAC Autobahnzyklus liegen die NOx-Messwerte darüber. Das kostet den Wolfsburger ein paar Zähler, er kommt im

Schadstoffkapitel auf 44 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den Punkten aus dem CO2-Kapitel kommt der Tiguan damit auf 59 Punkte, was für drei von fünf Sternen reicht.

3,4 AUTOKOSTEN

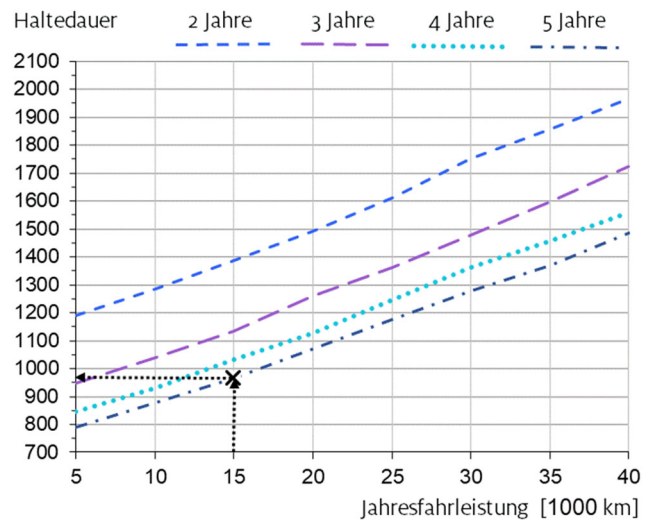
3,4 Monatliche Gesamtkosten

Der facegeliftete Tiguan Allspace kostet mit dem kräftigen 200-PS-Diesel, DSG und Allradantrieb in der Ausstattungslinie R-Line happige 52.015 Euro. Wahrlich kein Schnäppchen, immerhin fällt die Serienausstattung für VW-Verhältnisse recht ordentlich aus. Dennoch steuert man mit einigen nützlichen Extras wie etwa dem optionalen Navigationssystem rasch die 60.000-Euro-Marke an – der Testwagen kommt auf 66.698 Euro.

Der Tiguan verfügt über eine variable Service-Intervallanzeige. Spätestens nach 30.000 km oder nach zwei Jahren muss er zur Inspektion (mit Ölwechsel). Das senkt besonders für Wenigfahrer die Werkstattkosten. Der Diesel besitzt einen Zahnriemen, der bei 210.000 km gewechselt werden muss. Das Öl des Doppelkupplungsgetriebes wird alle 60.000 km erneuert. Die jährliche Kfz-Steuer fällt mit 379 Euro hoch aus. Dafür sind die Versicherungsklassen für ein Dieselfahrzeug moderat. VW gibt zwei Jahre Garantie auf das Fahrzeug, drei Jahre auf den Lack und zwölf Jahre gegen Durchrostung.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 965 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.5 TSI OPF Life	2.0 TSI OPF Life 4MOTION DSG	2.0 TSI OPF Elegance 4MOTION DSG	2.0 TDI SCR Life	2.0 TDI SCR Life 4MOTION DSG
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1498	4/1984	4/1984	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	110 (150)	140 (190)	180 (245)	110 (150)	147 (200)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/1500	320/1500	370/1600	360/1600	400/1750
0-100 km/h [s]	10,3	7,7	6,2	9,8	7,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	201	213	229	200	216
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	5,7/6,7 S	6,7/8,1 S	7,6/9,0 S	4,7/5,3 D	5,3/6,4 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	130/152	153/184	173/205	123/138	139/168
Versicherungsklassen KH/VK/TK	12/18/21	12/19/22	12/19/22	13/19/23	12/19/23
Steuer pro Jahr [Euro]	156	262	340	281	361
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	767	885	980	813	920
Preis [Euro]	37.835	44.230	51.450	40.830	47.820

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
 GR = Van
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel

FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder-Dieselmotor, Turbo, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	1.968 cm³
Leistung	147 kW/200 PS bei 3.500 1/min
Maximales Drehmoment	400 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	216 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,8 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	6,6 l
CO ₂ -Ausstoß	142 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,58 m²/0,32
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	255/45 R19
Länge/Breite/Höhe	4.726/1.859/1.686 mm
Leergewicht/Zuladung	1.790/590 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	760/1.920 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.500 kg
Stützlast/Dachlast	100/75 kg
Tankinhalt	58 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Puebla, Mexiko

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,1 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,9 m
Reifengröße Testwagen	255/40 R20 101V XL
Reifenmarke Testwagen	Continental Sport Contact 5
Wendekreis links/rechts	11,9/11,8 m
Ecotest-Verbrauch	6,6 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,4/5,9/7,9 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	175 g/km (WTW* 205 g/km)
Reichweite	875 km
Innengeräusch 130 km/h	68,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.110 mm
Leergewicht/Zuladung	1.840/640 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	455/855/1.545 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	158 Euro	Werkstattkosten	96 Euro
Fixkosten	113 Euro	Wertverlust	598 Euro
Monatliche Gesamtkosten	965 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	379 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	12/19/23		
Basispreis Tiguan Allspace 2.0 TDI SCR R-Line 4MOTION DSG	53.315 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 21.09.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	66.698 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.922 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	1.045 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	215 Euro°
Rückfahrkamera/360°-Kamera	410 Euro°/800 Euro°
Head-up-Display	565 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	615 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	390 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	580 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 615 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch (3-Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/255 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	890 Euro°
Metalllackierung	ab 660 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.280 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

AUTOKOSTEN

3,4

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,2	Motor/Antrieb	1,8
Verarbeitung	2,3	Fahrleistungen	1,8
Alltagstauglichkeit	2,8	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,5
Licht und Sicht	2,4	Schaltung/Getriebe	1,5
Ein-/Ausstieg	2,1	Fahreigenschaften	2,1
Kofferraum-Volumen	2,0	Fahrstabilität	2,0
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,2	Lenkung	1,8
Kofferraum-Variabilität	1,5	Bremse	2,5
Innenraum	2,2	Sicherheit	1,7
Bedienung	2,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,5
Multimedia/Konnektivität	2,2	Passive Sicherheit - Insassen	1,2
Raumangebot vorn	2,0	Kindersicherheit	2,6
Raumangebot hinten	2,0	Fußgängerschutz	3,0
Innenraum-Variabilität	1,9	Umwelt/EcoTest	3,1
Komfort	2,0	Verbrauch/CO ₂	4,5
Federung	2,0	Schadstoffe	1,6
Sitze	2,4		
Innengeräusch	2,8		
Klimatisierung	1,3		

Stand: Januar 2022

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner